15
Scheepvaart

Aan de orde is het **VAO Scheepvaart (AO d.d. 23/6)**.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Voorzitter. Ik heb twee moties. De eerste gaat over de aanpak van snelvaarders op het water.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er sprake is van veel overlast van snelvaarders op het water, zoals op de Waddenzee, in waterrijke binnensteden en de binnenwateren;

overwegende dat een relatief kleine groep schippers verantwoordelijk is voor het leeuwendeel van deze overlast;

overwegende dat niet alleen de veiligheid van medewatergebruikers, maar ook het plezier van medewatergebruikers en de leefbaarheid voor omwonenden door deze kleine groep wordt aangetast;

overwegende dat de pakkans op overtredingen als snelvaren, geluidsoverlast, watervervuiling, dronkenschap en andere overlast gevende en gevaarlijke overtredingen laag is, en dat het voor de politie en andere handhavende diensten onnodig ingewikkeld en arbeidsintensief is om dit huftergedrag aan te pakken;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe de handhaving op het water slimmer en eenvoudiger kan worden gemaakt en hierbij een alternatief voor heterdaad en de mogelijkheden van moderne media te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Jacobi en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 83 (31409).

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Mijn tweede motie gaat over de vaargeul bij Ameland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de boot van Holwerd naar Nes (Ameland) regelmatig vertraging heeft, met name bij laag water;

overwegende dat er al jaren gesteggel is over deze problematiek, maar het tot nu toe niet heeft geleid tot een oplossing;

overwegende dat de betrokken bewindspersonen hebben aangegeven een openplanproces te willen starten en de Tweede Kamer daarover in 2016 te informeren;

verzoekt de regering, voor 1 september 2015 te komen met een voorstel welke kortetermijnoplossingen haalbaar en realistisch zijn voor het oplossen van de vertraging van de boot Holwerd-Ameland;

verzoekt de regering tevens, op korte termijn duidelijkheid te scheppen over welke PIANC-norm nu geldt voor de vaargeul Ameland;

verzoekt de regering voorts, in het openplanproces nadrukkelijk ook het verkorten (met doorsteken) van de vaargeul Ameland mee te nemen en de financiële gevolgen daarvan (structureel en incidenteel) in kaart te brengen;

spreekt uit dat zij bereid is, indien dat nodig is voor een structurele oplossing van de vaargeul Ameland, om de PKB Waddenzee en eventueel andere noodzakelijke regelgeving aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Jacobi en Aukje de Vries. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 84 (31409).

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik zal mijn motie voorlezen, want die spreekt voor zich.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat sinds juni dit jaar het Europees comité voor de opstelling van binnenvaartnormen (CESNI) is opgericht dat een uniforme standaard gaat ontwikkelen aangaande technische voorschriften aan binnenvaartschepen die worden verwerkt in een vernieuwing van de EU-richtlijn 2006/87/EG;

constaterende dat op termijn ook de ROSR-eisen van de CCR een verwijzing zullen krijgen naar deze nieuwe EU-richtlijn;

overwegende dat het stellen van verregaande nieuwbouweisen aan bestaande schepen een ernstige aanslag is op de diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot;

overwegende dat het terugdringen van de regeldruk waaronder een forse vermindering van het aantal ROSR-eisen noodzakelijk is voor de binnenvaartsector;

verzoekt de regering, om zowel binnen het CCR als de CESNI een voortrekkersrol te bekleden in het schrappen van onnodige technische voorschriften aan binnenvaartschepen en de Tweede Kamer halfjaarlijks te informeren over de vorderingen op dit vlak,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 85 (31409).

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik ga in "gangetje Hoogland" door de moties heen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op basis van Europese regelgeving in CSNI-verband de afvalinzameling van schepen via een gesloten, en kostendekkende systematiek moet plaatsvinden;

constaterende dat Nederland dit invult via een systeem van afvalpassen die binnenvaartschippers tegen betaling kunnen aanschaffen en daarmee hun afval op een zorgvuldige wijze van de hand kunnen doen;

constaterende dat er een kostendekkingsnorm wordt gehanteerd die gebaseerd is op de afgifte van circa 500 afvalpassen;

overwegende dat de Nederlandse invulling van de Europese regelgeving door huidige systematiek niet leidt tot een brede afname van de afvalpassen die vanaf €269 beschikbaar zijn waardoor er slechts 400 passen zijn afgenomen onder de 7.500 Nederlandse binnenvaartschepen;

van mening dat binnenvaartschippers op een zorgvuldige wijze hun afval van de hand moeten kunnen doen, maar daarvoor niet op kosten moeten worden gejaagd;

verzoekt de regering om in overleg met de vertegenwoordigende organisaties in de binnenvaart te komen tot een kostendekkingsnorm die is gebaseerd op de afgifte van substantieel meer passen dan 500 (ik zou streven naar 7.500),

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 86 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een goede inspectie van groot belang is dat de toezichts- en inspectietarieven voor de Nederlandse zee- en luchthavens maar ook in andere sectoren fors hoger liggen dan in omringende landen,

overwegende dat dit de concurrentiepositie van Nederland kan ondermijnen;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe de onderhouds- en toezichtskosten in Nederland naar beneden kunnen worden bijgesteld en daarbij te kijken naar een alternatief waaronder private inspecties die vervolgens door de Nederlandse betrokken inspectie kunnen worden gecontroleerd, wat kan leiden tot een daling van de Nederlandse inspectie- en toezichtskosten, en vooruitlopend hierop deze kosten voor alle sectoren niet te verhogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 87 (31409).

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Allereerst ondersteun ik het pleidooi van mevrouw Jacobi voor de boot naar Ameland. Wij hebben uitvoerig gesproken over de rijksweg naar Ameland die toevallig over water gaat. Ik wil het Friese feestje niet verstoren en daardoor konden wij de motie niet medeondertekenen. Voor dergelijke regionale profilering heb ik natuurlijk wel alle begrip.

Daarnaast hebben wij een aantal andere zaken besproken. Een daarvan is de oplossing voor het tegengaan van files. Die ligt op het water en het kabinet zou daar een duidelijke visie op moeten hebben opdat de vrachtwagens niet langer achter elkaar op de weg staan doordat er veel meer via het water wordt vervoerd. Daarom stel ik de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in 2030 30% van het goederenvervoer over afstanden van meer dan 300 kilometer per spoor of over het water moet gebeuren, en in 2050 meer dan 50%;

overwegende dat de voordelen van vervoer over water aanmerkelijk zijn: minder files en een fors lagere CO_2-uitstoot;

verzoekt de regering, spoedig doch uiterlijk voor het einde van dit jaar een concreet actieplan over stimulering van goederenvervoer over het water, met het oog op de Europese doelstellingen, op te stellen en aan de Kamer voor te leggen;

verzoekt de regering tevens om dat te doen in overleg met de binnenvaartsector,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 88 (31409).

Hiermee is een einde gekomen aan de termijn van de zijde van de Kamer. Wij wachten heel even tot de minister beschikt over de teksten van alle moties opdat zij daarop kan reageren.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Op de laatste motie krijg ik nog een antwoord, maar dat komt waarschijnlijk vanzelf gedurende mijn spreektekst. Ik begin met de motie op stuk nr. 83 van mevrouw Jacobi en de heer Van Helvert, over de snelvaarders op het water. Er wordt gevraagd te onderzoeken of de handhaving op het water slimmer en eenvoudiger kan worden gemaakt en hierbij een alternatief te realiseren voor heterdaad. Ik zeg toe dat slimmere en efficiëntere handhaving onderzocht zal worden. Er lopen ook een aantal proeven met laser en andere systemen. Ik zal de Kamer informeren over de uitkomsten. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 84 van mevrouw Jacobi en mevrouw De Vries over de boot van Holwerd naar Nes en de vertragingen die daar plaatsvinden. In de brief van de staatssecretaris wordt een brede integrale aanpak aangeboden. Ik kan het openplanproces niet zodanig versnellen dat op 1 september alles bekend is, maar ik ben zeker bereid om de Kamer rond september een eerste doorkijk te geven van de oplossingen die voor de kortere termijn haalbaar en realistisch zijn, inclusief een eerste indicatie van de kosten van de doorbraak en de PIANC-normen, waar mevrouw Jacobi naar vroeg. Die zijn niet van toepassing op alle vaarwateren. Voor de Waddenzee geldt geen expliciet richtlijnenstelsel. Wel zijn er in de PKB (planologische kernbeslissing) grenzen opgenomen. Ik ben bereid om de aanpassing van de PKB mee te nemen in de evaluatie. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid.

In de motie op stuk nr. 85 van de heer Bashir word ik verzocht mij in te zetten voor het schrappen van onnodige eisen in de CCR en het CESNI en de Kamer daar halfjaarlijks over te informeren. Ik ben ook tegen overbodige eisen. Dat weet de heer Bashir. Ik ben ook permanent in gesprek met andere landen in de CCR en het CESNI en ik ben bereid de Kamer daar regelmatig over te informeren. Halfjaarlijks is wel vaak; zo gaat het internationaal niet. Volgens mij hebben we echter ook halfjaarlijks een gesprek over de scheepvaart. Ik kan in dat overleg dus altijd de stand van zaken meenemen. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 86 van mevrouw De Boer en mevrouw Jacobi over de abonnementen voor het ophalen van huisvuil. De kosten voor de abonnementen kunnen inderdaad omlaag als er meer passen worden afgenomen. Ik houd vast aan vrijwilligheid, ook omdat dit vereist is op grond van de Akte van Mannheim. Dat heb ik in het debat ook gezegd. Ik ben echter zeker bereid om met de sector te bekijken hoe we de afname van abonnementen kunnen stimuleren. Ik spreek binnenkort met een kleine afvaardiging, met de vrouwen, maar ik zal er ook met de andere grotere belangenorganisaties over spreken. Ik stel voor dit punt mee te nemen in de evaluatie die ik de Kamer heb toegezegd voor juni 2016. Ik laat daarmee de motie aan het oordeel van de Kamer.

De motie op stuk nr. 87 van mevrouw De Boer en mevrouw Jacobi gaat over de concurrentiepositie van Nederland en de inspectietarieven. Naar aanleiding van deze motie benadruk ik nog eens dat van een verschuiving van de ladingenstroom als gevolg van hogere inspectietarieven op dit moment geen sprake is. Ik heb in het algemeen overleg al aangegeven dat ik voor een pragmatische aanpak kies. Ik wil samen met mijn collega van EZ en het bedrijfsleven kijken naar concrete situaties waarin de kosten tot scheve situaties leiden. Voor die specifieke gevallen zullen we een oplossing bedenken. Het is rijksbeleid om de kosten van de tarieven voor het bedrijfsleven zo laag mogelijk te houden en om voortdurend na te denken over alternatieven. Ik zie de motie dus als ondersteuning van dat rijksbeleid en ik kan ermee instemmen. Als de motie wordt aangenomen, zal ik die doorgeleiden naar de verantwoordelijke bewindspersoon voor de NVWA, zodat die er ook verder invulling aan kan geven. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

Tot slot heb ik nog de motie op stuk nr. 88 van de heer Van Helvert. Daarin wordt de regering verzocht een actieplan op te stellen voor de stimulering van het goederenvervoer over het water. Ik wil deze motie ontraden, niet omdat ik zo'n plan niet belangrijk vind, maar omdat we met de uitwerking van de maritieme strategie, het MIRT en het programma Beter Benutten eigenlijk al een actieprogramma voor het stimuleren van het goederenvervoer over water en over de vaarwegen hebben. Wat mij betreft is een nieuw actieplan alleen maar een administratieve handeling van het bijeenhalen van alle plannen die we her en der hebben liggen. Ik ontraad daarmee deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We stemmen vanavond over de ingediende moties.